



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1149 de 2022

S/C — Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

---

CIUDADANOS AFECTADOS POR LA OBRA DEL FERROCARRIL CENTRAL

Se recibe a autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de noviembre de 2022

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira y Daniel Martínez Escames.

Miembros: Señores Representantes Eduardo Elinger, Alfonso Lereté, Martín Tierno, y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Juan Neuberis Silveira.

Invitados: Señor Ministro José Luis Falero; Subsecretario, señor Juan José Olaizola; Directora General de Secretaría, doctora escribana Graciela Soler; Asesor Ministro, ingeniero Luis Ceiter; Asesores Subsecretario, doctor Diego Bianchi y doctora Viviana Movsesian; Órgano de Control Ferrocarril Central, doctora Carolina Mayol, ingeniero Luis González y arquitecto Megan Davies; Personal de Comunicaciones, señora Mónica Ferreira, señor Álvaro González y señora Mariela Monterio.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

Prosecretario: Señor Héctor Amegeiras.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez Escames).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de continuar con esta reunión, queremos dejar constancia de que el actual presidente de la Comisión, el diputado Albernaz, por razones de agenda ya comprometida en el seno de otra Comisión, no puede estar presente en el inicio; seguramente, llegará en el transcurso de la sesión. En virtud de ello es que tenemos el honor de presidir este Cuerpo.

Damos la bienvenida al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Falero; al subsecretario, señor Juan José Olaizola; a la directora general de Secretaría, doctora escribana Graciela Soler; al ingeniero Luis Ceiter, asesor del ministro; al doctor Diego Bianchi y a la doctora Viviana Movsesian, asesores del subsecretario; a la doctora Carolina Mayor, al ingeniero Luis Rodríguez y a la arquitecta Megan Davies, por el Órgano de Control del Ferrocarril Central.

Esta convocatoria tiene como tema central la situación de personas damnificadas por las obras del Ferrocarril Central que han sido recibidas hace un tiempo por esta Comisión. Hoy nos visitan las autoridades del Ministerio para ponernos al tanto de la situación de las obras.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Gracias al presidente y a los legisladores que integran la Comisión.

A nosotros nos llegó la solicitud de esta Comisión para compartir la mirada desde el Ministerio de lo que está siendo el desarrollo de la ejecución de la obra del ferrocarril, que, como ustedes sabrán, ha sido bastante compleja, por distintas razones. Es un proyecto que por su propia característica es complejo. En un sistema ferroviario que databa de muchos años, la incorporación del Ferrocarril Central, con la nueva tecnología, requería una obra de mayor magnitud, con complejidades anexas. Vamos a tener un aprendizaje como país en lo que será el nuevo sistema ferroviario, una vez que esté en funcionamiento la operación con el Ferrocarril Central en particular.

Eso, sin duda, ha sido un proyecto muy ambicioso del Estado uruguayo, que en su momento se planificó con una perspectiva no solamente de concretar el transporte para una industria que se instaló en el Uruguay -más allá de que, obviamente, ese emprendimiento tiene un componente importante en lo que hace al transporte que se va a desarrollar a través del ferrocarril en el caso de UPM-, sino también de incorporar a esa red ferroviaria otras actividades productivas e industriales que pudieran utilizar el sistema de transporte ferroviario, en una perspectiva de futuro, una vez que estuviera en funcionamiento. Quiero aclarar esto porque no es el tren de UPM, como algunas personas piensan -no ustedes, porque lo conocen-, sino el tren que comienza a funcionar en Uruguay con las nuevas tecnologías a nivel mundial, que nos va a permitir que operadores diversos puedan transitar o circular por la red ferroviaria, una vez que esté la obra concluida. Y a nuestro entender, en la perspectiva del Ministerio, es también un proceso que puede tener cierta continuidad en el tiempo en lo que hace a otros ramales ferroviarios para dotar de un transporte de estas características, que nos va a permitir generar varias mejoras en lo que hace a todo el transporte en general, utilizando todas las oportunidades de transporte tanto vial, fluvial como ferroviario. Estamos abocados a ello.

Sabrán también que este es un proyecto que comenzó en la Administración anterior y al que le hemos dado continuidad -como hemos dicho siempre- para que se concrete, no sin tener dificultades -como todos conocemos que se han planteado en todos estos tiempos-, dificultades variadas: en un comienzo, en el trazado, modificaciones de algún

bypass; en fin, modificaciones que ya son más que conocidas por todos y que también podían generar dificultades en la sociedad, sobre todo, en aquellas viviendas más cercanas a la red ferroviaria. Y de acuerdo a lo que ustedes enviaron, tengo entendido que recibieron a vecinos. Como es natural, hemos tenido dificultades que resolver. Aquí me acompañan los ingenieros, las arquitectas y las doctoras del Órgano de Control, que son todos funcionarios muy jóvenes y muy activos. La verdad que debo reconocer la ardua tarea que han desarrollado para que esto pudiera solucionarse de la mejor forma en la gran mayoría de los casos, y si hay algunos temas puntuales que van quedando, estamos camino a resolverlos. La idea es que el año próximo podamos tener el ferrocarril y la red ferroviaria terminados. Esa es nuestra perspectiva.

No sé si la intención de la Comisión es analizar los temas puntuales que fueron planteados por los vecinos. Si es así, el ingeniero Ceiter es mi asesor directo y está en contacto permanente con el Órgano de Control en la ejecución de la obra y con el consorcio que la está ejecutando. Nosotros trajimos alguna presentación como para mostrarles un panorama de lo que entendemos que ha sido el proceso, por lo menos, lo más cercano a hoy, porque se actualiza semanalmente; tenemos reuniones semanales con el consorcio, lo que nos ha permitido ir resolviendo temas que parecían muy complejos, como todos conocemos.

En lo grueso, les puedo decir que he participado activamente en algunos temas puntuales, fundamentalmente, en lo que refiere al ingreso a la ciudad de Montevideo y al pasaje por la ciudad de Durazno. Son los dos temas en los que en forma personal he estado acompañando al equipo, para poder buscar soluciones a situaciones que, a veces, se complejizaban aún más al tener que coordinarse esfuerzos entre los gobiernos departamentales y el gobierno nacional, para que las cosas se den dentro de los lineamientos que estaban trazados.

En esa línea de acción, hemos tenido avances que hoy nos permiten tener la tranquilidad de que el ferrocarril va a llegar, más allá de compromisos que hemos asumido con las intendencias de Montevideo y de Durazno de intervenciones no previstas para resolver temas puntuales que venimos resolviendo. En algún momento quizás podemos venir a hacer un informe completo de todo el proceso, pero, en este caso, trajimos un poco lo que habían planteado los vecinos, que teníamos entendido que era el motivo de la convocatoria. En base a eso preparamos la presentación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tan es así que, si a los integrantes de la Comisión les parece oportuno, sería bueno focalizar en la nota enviada por estos vecinos, que hacía relación a un tramo bien particular en la zona de Sayago, específicamente comprendido entre las calles Quicuyo y Tacuabé, que en definitiva son quienes nos han hecho llegar esta situación en particular en virtud de la cual han sido convocadas las autoridades.

Así que con gusto escucharemos su presentación y, después, los señores legisladores harán las apreciaciones que entiendan convenientes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Además de lo que usted plantea, presidente, también trajimos algo de Sarandí y de Durazno, ya que había algunos planteos. Y si queda algo pendiente, con gusto trataremos de responder.

SEÑOR CEITER (Luis).- Muchas gracias, presidente. Buenos días, señores legisladores miembros de la Comisión.

El ministro hizo una breve introducción al proyecto que ustedes conocen, por lo que vamos a ir directamente a los comentarios de los elementos que recogimos como más importantes de la convocatoria, en función de la comparecencia a la Comisión que hicieron los vecinos en su oportunidad.

El Ferrocarril Central es un proyecto estructural en el sentido norte- sur, que va a dar la conectividad con un tramo de vía que ya está ejecutado, desde el centro del país hasta Rivera. Este proyecto tiene una serie de mejoras en cuanto a capacidades técnicas y capacidad de transporte, de manera que va a permitir una revitalización del modo ferroviario en nuestro país para cumplir funciones de transporte multimodal en los rangos donde es más adaptado el ferrocarril que el transporte carretero y no solamente destinado al transporte de celulosa de la planta de UPM 2, como en el imaginario popular aparece hoy en día cuando se habla del tren de UPM.

Es una rehabilitación completa del trazado ferroviario entre Montevideo y el centro del país, donde está ubicada la planta de UPM 2, que va a ingresar al puerto de Montevideo hasta una terminal especializada de celulosa y productos químicos que recientemente se inauguró, desde donde se va a embarcar la celulosa que se produzca en la planta de UPM en buques de ultramar. A su vez, desde esa terminal portuaria, se van a descargar productos químicos y combustibles que van a ser transportados también por ferrocarril hacia la planta de celulosa.

El recorrido del Ferrocarril Central incluye los departamentos de Montevideo, Canelones, Florida y Durazno, estrictamente, y después, ya la conexión vía Tacuarembó y Rivera hacia la frontera con Brasil.

La capacidad de carga del Ferrocarril Central es del orden de 4.000.000 de toneladas por año, por lo cual todavía hay un remanente de capacidad. Están en programa conversaciones con otras empresas para poder ocupar esa capacidad de carga remanente que queda en la vía, de modo tal que el sistema ferroviario en su conjunto pueda alcanzar niveles de movilidad de carga en poco tiempo que van a ser inéditos para el país: el país no ha tenido esos volúmenes de carga en toda su historia por el modo ferroviario.

La obra tiene un montón de singularidades y subcomponentes complejos. Por ejemplo, la cantidad de puentes y estructuras que tiene el proyecto del Ferrocarril Central en ese solo contrato es más que lo que podemos intervenir en un período de gobierno en puentes y estructuras en el sistema vial. O sea, tiene un montón de complejidades, y muchas de esas obras, por estar metidas en ámbitos urbanos, han generado una serie de inconvenientes desde el punto de vista de la planificación del funcionamiento urbano y la ejecución de la obra que llevan a que, obviamente, haya afectaciones a los vecinos. Es natural que, en muchos casos, algunos sectores de vecinos sientan el impacto de la obra en forma desmedida con relación a otros grupos de vecinos, y si bien tenemos todos los mecanismos de coordinación y atención a las demandas de los vecinos desde el punto de vista social de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como titular del proyecto, del consorcio constructor y de las intendencias del caso -porque acá hay obras en cuatro departamentos-, es permanente el nivel de atención a demandas de los vecinos, reuniones, recoordinaciones, modificaciones de cronogramas de obras, intervenciones puntuales. En el caso de la trinchera de Capurro -que es el que aparece en la presentación-, es en Montevideo y la obra ha llevado una serie de dificultades de implementación porque hay una transformación urbana de la lógica de funcionamiento de la zona. Capurro era un lugar donde, por ejemplo, si uno venía en moto y caía adentro de los rieles, no podía salir: la vía y la calle entraban en un ángulo muy agudo y en el medio estaban los rieles. Si las motos se caían en los rieles, o el motociclista se mataba, o seguía calzado por el riel hasta que lograba bajar la velocidad y remontar de vuelta la vía. Esos eran remanentes que quedaban de una ciudad desarrollada en otra época, y hoy hay una estructura monumental, con túneles, con el ferrocarril pasando separado de las calles, con calles superiores que atraviesan la trinchera. O sea, es una obra que ha tenido sus dificultades y que condiciona un poco el funcionamiento del barrio, hoy, en etapa de

obra. Todavía quedan previstos algunos cortes de calles. La Intendencia de Montevideo coordina permanentemente con el consorcio constructor, con nuestra supervisión y con nosotros, como Ministerio de Transporte, las acciones y los pasos a seguir, pero hay que reconocer que obras de este porte tienen un impacto en los vecinos; personalmente, he participado en reuniones con vecinos -y tenemos otras pendientes- donde permanentemente nos plantean las dificultades y las vamos solucionando, pero no sería justo y razonable venir a decirles que vamos a hacer una obra de este porte sin dificultades ni afectaciones: evidentemente, las hay. Se está trabajando permanentemente con los vecinos para ir salvándolas, pero en el transcurso de obras civiles de envergadura, y más en ambientes urbanos, hay afectaciones al funcionamiento de los barrios, de la ciudad en su conjunto, de las líneas de transporte público, de cosas muy sencillas como dónde están los contenedores de basura, ya que la Intendencia los tiene que cambiar de lugar porque la obra invade, entonces, la gente que caminaba una cuadra para tirar la basura, resulta que ahora tiene que caminar dos o tres cuadras, y de noche la verdad que en algunos barrios no es cómodo hacerlo. Entonces, hemos tenido reuniones en las que participó el Ministerio del interior, porque hay que ajustar también las guardias y un montón de cosas, porque cambia la ubicación de las paradas y, entonces, chiquilines de 12 años que van al liceo, niños, tienen que cambiar también de lugar para tomar el ómnibus; el padre dice "Bueno, yo lo mandaba solo; resulta que ahora lo tengo que ir a esperar"; esas cosas están permanentemente; se atienden, pero evidentemente uno entiende la posición de los vecinos cuando nos plantean estás preocupaciones. Poníamos este ejemplo de Capurro porque sabemos que es un caso sobre el que ustedes recibieron comentarios con relación a la situación que se vive con esta obra, que ha tenido una duración mayor que la que fue informada originariamente -es verdad- por parte del consorcio constructor al Ministerio, a la Intendencia de Montevideo, y eso complejizó la finalización de todo un montón de obras vinculadas a esta, porque también hay un enlace de las obras; a veces hay que terminar puentes superiores que después van a permitir que se derive el tránsito por esos puentes para poder habilitar y ejecutar otra obra. El viaducto de Millán, por ejemplo, que es otra obra monumental que hay que hacer, ni siquiera comenzó; o sea, el tren va a estar funcionando y vamos a estar construyendo un viaducto en la avenida Millán por encima del tren. No se puede comenzar porque hay que enlazarlo con esta otra obra de la trinchera Capurro y con Ariel y Sayago, y un montón de lugares que tienen complejidades.

Otro aspecto más relevante que ustedes recibieron en la comparecencia de los vecinos es la situación de ciertas propiedades en la zona contigua a la calle Quicuyo. Es una zona que desde el principio del proyecto del ferrocarril presentó una situación conflictiva, que aún reviste instancias por parte de las personas que viven en algunas de las propiedades de este lugar, lo que ha generado gran cantidad de actuaciones administrativas en la justicia, en el Parlamento y donde se conjugan una serie de situaciones que escapan un poco a la potestad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como titular del proyecto de transporte ferroviario.

La situación que se da es que hay unas construcciones en un predio paralelo a la vía, construcciones irregulares que no deberían estar ahí, dos casas que fueron construidas en un lugar donde la Intendencia de Montevideo ha comprometido la construcción de una calle. No hemos podido determinar la titularidad del predio; no existe en el registro, no existe en Catastro. Cuando se hizo el fraccionamiento, hace muchísimo tiempo, eso fue afectado a la construcción de una calle pública; la Intendencia de Montevideo nunca culminó el trámite de registro de la calle, pero lo que sí es claro es que no existe una titularidad privada de ese padrón y las construcciones están en un lugar

donde no deberían estar. Se hicieron los relevamientos a lo largo de toda la faja del Ferrocarril Central, de más de 270 kilómetros, relevamiento de construcciones residenciales y de otro tipo de usos. Las construcciones fueron relevadas por parte del consorcio constructor, bajo el marco contractual de la responsabilidad que tiene; se llevaron a cabo por parte de una empresa subcontratada por el consorcio constructor; esta fue la que hizo el relevamiento de todas las casas al costado de la vía, para determinar condiciones preexistentes o la situación de las construcciones y poder cotejar por cualquier eventualidad que surgiera por la obra o por el futuro funcionamiento del ferrocarril. En esta situación particular, de estas dos construcciones que aparecen con el número 1 y 2 en la gráfica, que son las que generan el planteo o la demanda de las vecinas que comparecieron ante la Comisión, se daban dos situaciones residenciales diferentes: una de las personas propietaria del padrón contiguo reside en la vivienda 2 y la familia alquilaba a otro grupo familiar la construcción que aparece como número 1. En función de las responsabilidades del proyecto, el Ministerio de Transporte realojó a la familia 1, realojo que solventa el proyecto, el gobierno, no así el caso de la persona que habita la vivienda 2, porque es propietaria del padrón contiguo, por lo cual tiene una solución habitacional; por lo tanto, el marco normativo que regula el proyecto no habilita proceder a un realojo en este caso, ya que se trata de una persona que tiene una propiedad contigua al lugar donde se plantea el problema. A esto se suma el hecho de que las construcciones son irregulares y de que el ámbito jurisdiccional de actuación en esa calle es de la Intendencia de Montevideo, hecho que, además, está avalado en el estudio de impacto territorial asociado al proyecto del Ferrocarril Central, por el cual hay un compromiso de la Intendencia de Montevideo de construir, por razones de seguridad, esa calle lateral, no procede jurídicamente un proceso expropiatorio. Como ustedes saben, el Estado ha expropiado cerca de mil padrones en el país para completar la obra del Ferrocarril Central. En este caso, no corresponde un proceso expropiatorio porque hay unas construcciones que son irregulares en su emplazamiento y, además, en un predio que es responsabilidad de la Intendencia de Montevideo. El Ministerio de Transporte, como titular del proyecto, ha puesto toda la colaboración. Me voy a permitir tomar parte de su tiempo, porque sabemos que es un tema muy sensible, para que vean el nivel de actuación que ha habido con relación a esta familia. Es profusa la información. Hay muchos expedientes iniciados en relación a este caso.

Comienzan las actuaciones en el año 2018, con pedido de acceso a la información pública; se solicitaban datos específicos sobre las dimensiones lineales a ambos lados de la nueva vía del tren, la geometría del proyecto, información de distancia lineal del nuevo trazado de la vía a uno de los padrones contiguos, al N° 419.919, que es donde está una casa; característica de la maquinaria; información del padrón N° 419.919 con respecto al plano de mensura; esa información fue toda brindada por el Ministerio, por la administración anterior.

Otro expediente: 23 de junio de 2020. Se presenta nota al Ministerio sobre acceso a la información pública nuevamente para solicitarle al ministro la entrega de la documentación de la licitación pública internacional y sus anexos: quiere decir que pidieron toda la información de la licitación pública del ferrocarril; miles y miles de hojas. Eso terminó en la justicia porque hubo una sentencia de segunda instancia del Tribunal de Apelaciones Civil de 6° Turno revocando la sentencia de primera instancia, desestimando la demanda de acceso a la información pública. O sea, la justicia no dio lugar al acceso a la información. Todo esto fue entregado a la abogada que representa a la familia y se entregó cierta información adicional, a pesar de que no se entregó todo el paquete.

En agosto de 2020, nuevo expediente: nota presentada referente al desalojo de la familia Reck; no hubo un desalojo de la familia que vivía en la casa 1, que alquilaba esa casa a los propietarios y que fue realojada por el Ministerio de Transporte en el marco de las condiciones del proyecto. Se mostró el correcto realojo de la familia Reck, el área social participó en todos los relevamientos. Sobre el padrón contiguo, el N° 419.919, se informa que no fue relevado porque queda fuera de la zona de faja de afectación de veinte metros de la vía; lo que se releva es lo siguiente. En el caso de Montevideo, la vía entra doble: entonces, se relevan viviendas a veinte metros desde el eje de la vía más cercana. Esa es el área que técnicamente se definió que puede haber afectación del ferrocarril. Las casas fuera de esa faja no se relevan. Bueno, los demandantes, aquí, preguntaron por qué no se relevó la otra casa; bueno, porque estaba fuera de la faja. Entonces, se le entregó a la familia un relevamiento que había hecho la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que es la supervisión del proyecto, que también fue e hizo relevamiento de las casas, porque el tema se estaba complicando.

Otra instancia: noviembre de 2020. Se nos solicitó información referente a los seguros contratados por el gobierno nacional y a las empresas que conforman el consorcio constructor para la construcción y mantenimiento del proyecto. Se consultó si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es cotitular de las pólizas contratadas por las empresas citadas; si el Ministerio tiene contratada una póliza en que sea el único titular; el alcance del y de los seguros contratados, con particular referencia a la responsabilidad civil; cuáles eran los riesgos cubiertos; condiciones generales de la póliza de seguros; condiciones particulares de la póliza de seguros; monto y objeto de cobertura; frente de póliza en que figuran los datos del y de los asegurados que la integran y del tomador, si fuera distinto al asegurado; cuál o cuáles son las compañías aseguradoras; copia del y de los contratos de seguros suscritos por el gobierno nacional y las empresas que conforman el consorcio constructor Ferrocarril Central. Bueno; esto se incorporó al expediente principal.

Diciembre de 2020: nuevamente, las hermanas demandantes, las hermanas Borloz, por intermedio de sus representantes, de su patrocinante legal, presentaron nota solicitando información referente a otro de los expedientes. Expresan que no se les ha aportado la documentación solicitada referente a ese expediente. Se incorporó al expediente principal.

Diciembre 2020: nuevamente se pide información sobre el expediente.

Febrero de 2021: se presenta nota referente al expediente principal, solicitando respuesta a la nota de mayo de 2020. Se incorpora al expediente principal.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Rodrigo Albernaz Pereira)

——Respecto a la petición presentada en mayo de 2020, se acompaña la fundamentación del pedido de información y se solicita que se subsanen los defectos de la tramitación y conforme expediente con la gestión presentada respecto a Lorena y Yanina Borloz, por intermedio de la doctora Gayol, presentando nota solicitando información con respecto al expediente; se disponga la inspección de las viviendas, y se adopten las medidas reales que eviten lesiones a las viviendas por salud. Se deja constancia que con fecha mayo de 2022 se les envió un telegrama colacionado por parte de la empresa constructora, solicitando el ingreso a la vivienda, el cual fue imposible porque no fue autorizado por las presentes.

Este caso se ha dado varias veces: la empresa constructora ha intentado comparecer en las viviendas para relevar y no se les ha dado autorización de ingreso. Sí han tenido autorización de ingreso nuestros representantes, pero hay una controversia

con la empresa constructora que ha generado una especie de disputa. "No me arreglan la casa"; "Tampoco puedo ver yo qué tengo que arreglar". Bueno, ese tipo de cosas.

En noviembre de 2021 nos presentan denuncia referente a obras que están siendo realizadas por el consorcio constructor. Se adjunta una nota de reclamo por posibles daños producidos a partir de la obra por parte de los propietarios de varios padrones -son de la familia-, solicitando se informe respecto de si se han realizado relevamientos estructurales de las viviendas; si se ha realizado el control en virtud de las notas anteriores en cuanto a la entrega de todos los relevamientos realizados, detallando las medidas de mitigación implementadas, así como las previstas como consecuencia de las constataciones oportunamente realizadas. Se adjunta la nota enviada a la Corporación Ferroviaria del Uruguay; nota N° 47, de reclamo por posibles daños producidos a partir de la obra, por parte de los propietarios de estos tres padrones, solicitando que se informe respecto de los siguientes temas: si se han realizado relevamientos estructurales de las viviendas, si se ha realizado el control del tejido que limita la obra, que el mismo no se encuentre por fuera de la faja pública, detallando las fechas y resultados de dichos controles, así como también los informes y los responsables a cargo; solicitan plano específico sobre imagen de Google Earth que indique el límite de la faja pública en dicho tramo. Se adjunta informe de la supervisión del proyecto del ferrocarril central en respuesta a la nota.

Sigue: setiembre de 2022; la señora Yanina Borloz, al amparo de la ley de acceso a la información pública, pide información referente a las dimensiones del ancho y del área de la obra del Ferrocarril Central con relación al padrón N° 419.919, solicitando información gráfica con medidas y distancias del área de la obra en ese tramo del padrón referido; permisos otorgados por los organismos competentes, Intendencia de Montevideo o Ministerio de Transporte y Obras Públicas para realizar podas y en qué área pueden realizarlas. Ahí nos peleamos por una palmera. Hay una palmera en la faja ferroviaria que hay que retirar. Cuando la empresa ferroviaria fue a retirarla, las señoras se opusieron porque alguna de las hojas estaban en lo que denominaron el espacio aéreo de su propiedad, propiedad que no es suya, ¿no? Entonces, se armó lío con la palmera. Acá está el pedido de información con relación a las podas.

Información sobre la calle de seguridad, esa calle que tiene que hacer la Intendencia y que no hizo, que es donde están las casas, además. El día en que se haga la calle las casas se van. Se les respondió por el Comité del Ferrocarril Central y se les proporcionó información, las dimensiones del ancho de la obra, los anchos de 28 y 38 metros; se adjunta copia del estudio del impacto territorial del Ferrocarril Central en Montevideo.

Se incorpora la Resolución N° 2099/2019 de la Intendencia de Montevideo del 10 de mayo de 2019, incorporándose al estudio del impacto territorial relativo al diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Y está la nota de la Corporación Ferroviaria en respuesta a la nota N° 47.

En la justicia: tuvimos un expediente, el N° 39.897, de 2020, con acceso a la información pública; un expediente N° 7.550, de 2020, que fue una conciliación previa, y una acción de amparo tramitada bajo el expediente N° 65.632/2021.

Con relación al primero, el N° 39.897, del pedido de acceso a la información pública, fue notificado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 11 de setiembre de 2020. El Ministerio perdió en primera instancia y ganó en segunda instancia.

Con relación al expediente de la conciliación, el N° 7.550, de 2020, no se llegó a la conciliación y con relación a la acción de amparo, bueno, esa acción de amparo fue notificada el 27 de diciembre de 2021; se perdió en primera instancia y se ganó en

segunda instancia. Después, la jueza determinó que no había riesgo inminente y que, por lo tanto, no procedía una acción de amparo, pero éramos quince abogados y diez ingenieros en el juzgado, esperando para hablar; nunca hablamos, por supuesto.

Realmente, les pido disculpas por lo largo de esta exposición, pero queremos trasmitir que el tema ha sido de permanente atención. Acá ha habido una situación enojosa, con vecinos que están en una situación irregular en cuanto a la ubicación de sus viviendas, que jurisdiccionalmente escapa al control absoluto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque esas viviendas están ubicadas en un lugar que tiene que ser una calle. Por lo tanto, hay una responsabilidad de la Intendencia de Montevideo, y desde las organizaciones vinculadas al proyecto se ha tratado de tener todas las instancias de acercamiento desde el área social, desde las áreas de ingeniería. Fueron, inclusive, ingenieros estructurales de la supervisión del proyecto -o sea que la supervisión del proyecto está a cargo de la Corporación Ferroviaria del Uruguay- a hacer análisis adicionales de esas propiedades para ver si había riesgo inminente de colapso de la propiedad o un tema de seguridad. Se determinó que no. En función de eso hemos sido acusados de que lo que se hizo fue un relevamiento arquitectónico y no estructural. Acá la arquitecta puede decirlo mejor que yo; yo soy ingeniero. Uno llega a relevamientos de carácter estructural cuando hay riesgos inminentes de falla de una estructura pero, si no, es totalmente válido un relevamiento de lo que se denomina de tipo arquitectónico de una construcción porque perfectamente un profesional formado en esa materia tiene las aptitudes técnicas como para poder resolver a qué nos estamos enfrentando. Un ejemplo: tenemos como país un problema serio con uno de los puentes en la Barra de Maldonado y la ingeniería nacional ha podido dar respuesta al tema; sabemos si el puente se cae o no, y sabemos hasta dónde tenemos que hacer estudios. Obviamente, a veces suceden cosas que escapan al control, pero en esta situación particular, de estas construcciones, hemos estado pemanentemente disponiendo de los recursos del proyecto, del contratista, de la supervisión, del Ministerio, de la Intendencia. Bueno, estamos trabajando todavía en el tema para tratar de resolverlo, pero entendíamos que, dado el tenor de la presentación que recibieron ustedes en la comisión, ameritaba explicar que no hemos estado ajenos a las responsabilidades del proyecto.

Quiero agregar, además, que estas no son las únicas construcciones que están al lado de la vía. No deberían estar ahí, pero hubo un montón de otras construcciones que estaban metidas en la vía y que fueron atendidas en su momento. Inclusive, hay todavía en curso algunas acciones judiciales por algunos realojos que hicimos, personas que estaban en un lugar donde no tenían que estar y antes que culmináramos el realojo se estaba metiendo otra gente. Y esa gente hoy le está reclamando al gobierno: "No, no; yo estoy acá hace muchos años". No, hace diez minutos. Bueno, tenemos situaciones de esas, pero a lo largo de toda la vía; piensen en Montevideo nomás, o en Las Piedras, y verán que hay un montón de casas habitación que están al lado de la vía. Bueno, se ha trabajado caso a caso. En algunos casos se ha procedido a la expropiación total; en otros, a la expropiación parcial. En otros casos se ha procedido a los realojos, en casos en que había ocupaciones ilegales de predios. Todos recordarán que en la zona de los accesos a Montevideo había gente que vivía metida en la vía. Buenos, todos esos casos fueron atendidos. La mayoría, que son cientos, se resolvió. Este es uno de los que todavía no se ha resuelto, pero tiene estas connotaciones adicionales que lo complejizan.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Quiero agradecer la información.

Quisiera saber cuál es el estado actual de las obras en ese lugar. Entiendo que la casa que estaba alquilada hoy está desocupada, que no se volvió a ocupar.

La pregunta es cuál es el estado de las obras, si se ha podido avanzar, si están detenidas.

SEÑOR CEITER (Luis).- Las obras son secuenciales; los reclamos que han presentado las vecinas se han debido a que en etapas de construcción que implican movimientos de suelos hay equipamiento de compactación que pasa y, obviamente, vibra. En este caso, se detectó que se rompieron tres azulejos del baño, pero la obra no está culminada en el lugar. O sea: la obra viene entrando en Montevideo y vienen etapas posteriores que van a requerir de tareas de compactación, finalización de lo que llamamos "la capa de forma" y después el tendido del subbalasto; después, vendrá la etapa de construcción de la vía, el tendido del balasto, los durmientes, los rieles y todo el acondicionamiento para los niveles geométricos de diseño. O sea: a la pregunta del diputado respondemos que la obra no está terminada todavía frente a la casa.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA (Juan).- La construcción de esta vía ha sido, sin duda, una de las mejores que hemos tenido desde el año 1926. Creo que salimos de los parches para hacer una vía con una construcción que seguramente va a brindar un grado de estabilidad que de pronto los propios vecinos de los aledaños no tenían, con las vías y los rieles cortos que golpeteaban demasiado. En ese sentido, la afirmación y los ruidos van a mejorar.

Mi pregunta refiere a un tema de siempre: en su momento, las construcciones de las casas se han hecho en el entorno de las vías férreas y muchas veces han quedado dentro de los marcos de los riesgos y hemos tenido algunos accidentes, como en el año 2009, ahí, en el kilómetro 7, donde chocaron unas tolvas, saltaron por arriba de una viviendas precarias que había ahí. Quiero preguntar si lo que se señala de los 20 metros del centro del eje de vía más cercana es el criterio general sobre toda la faja. ¿Se ha mantenido que sea ese el retiro o hay alguna parte en que todavía no se ha podido asegurar esa distancia?

SEÑOR CEITER (Luis).- El criterio de los 20 metros es para el relevamiento, para el relevamiento de las propiedades laterales a la vía, pero después, desde el punto de vista de la seguridad y de eventuales afectaciones del funcionamiento del ferrocarril con relación a las propiedades vecinas, ha habido estudios específicos en cuanto a ruido y a vibraciones tanto en la etapa previa del proyecto, donde se hicieron preestudios y después se hicieron estudios de impacto ambiental, como posteriormente, a través de adendas del estudio del impacto ambiental. Ya en este último caso, bajo responsabilidad del consorcio contratista de la obra, se afinó la información y se determinaron los regímenes de propagación, fundamentalmente de vibraciones a los lados de la vía, con hincapié en aquellos puntos donde se determinaron eventuales afectaciones a propiedades vecinas. Ahí se hicieron estudios más específicos y en algunos casos se mitigaron esas eventuales afectaciones a través de lo que se denominan "mantas antivibratorias", que van debajo de la vía; o sea: son elementos de control de vibraciones para que el nivel de las vibraciones que lleguen a las propiedades cercanas a la vía no inviabilicen la existencia de la propiedad en ese lugar para una actividad residencial o estudiantil.

Desde el punto de vista del ruido fue lo mismo: se incorporan elementos de atenuación del ruido a través de barreras de insonorización en los lugares donde los niveles percibidos de ruido en el lugar de medición, que son propiedades cercanas a la vía, fueran tales que sin esos elementos de atenuación del ruido inviabilizaran el cumplimiento de las normativas departamentales, como hay en todos los departamentos del país, en cuanto a los niveles tolerables.

Desde el punto de vista de la seguridad del funcionamiento ferroviario es obvio que la vía y los elementos de circulación, o sea, todo el material rodante, están diseñados bajo parámetros de seguridad que no provoquen riesgos, por descarrilamiento, por ejemplo, a las propiedades vecinas, cuando el ferrocarril esté pasando por áreas urbanas y por entremedio de las ciudades. O sea: desde el punto de vista de la consideración de las eventuales afectaciones de seguridad, de ruido y de vibraciones el proyecto tiene un montón de condicionantes que hacen que estemos hablando de un ferrocarril mucho más seguro que lo que teníamos anteriormente.

Las velocidades de circulación en los ámbitos urbanos también están reguladas a niveles que las hacen seguras; no son las mismas velocidades que se van a permitir en ámbitos rurales.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero agradecer por la información.

Capaz que lo que voy a mencionar ya fue dicho, pero es importante que conste en la versión y que quede claro.

El Ministerio es el responsable de la obra; así se firmó el contrato entre el Estado uruguayo y el consorcio, y controla lo que hace el consorcio en la obra. Con respecto a las vecinas que nos visitaron en el mes de mayo, que con respecto a sus planteamientos ustedes han hecho un listado de todas las acciones que se han venido llevando a cabo, no sabíamos -por lo menos, no nos lo dijeron cuando vinieron- que estaban en un lugar que no correspondía, que eran predios públicos -por lo menos yo no recuerdo que lo hayan dicho; me fijo después en la versión-, y sé que han sido visitadas en reiteradas oportunidades, tanto por el Ministerio, como por el consorcio. ¿Se ha intentado llegar a algún acuerdo desde el punto de vista económico para resarcir los daños que ha provocado la obra, en algunos casos, de azulejos que se desprendieron de la pared del baño, lo cual también fue denunciado? ¿No ha habido ninguna posibilidad de acceder a un acuerdo para reparar esos daños o se va a estar esperando el final de la obra, como nos dijeron, ya que podría haber alguna otra afectación relacionada con el avance de la obra?

Son las dos preguntas que tenía y la constancia del principio, de que el Ministerio es el responsable y que está permanentemente haciendo un seguimiento. Quisiera saber si es así o no.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La responsabilidad en lo que hace a la obra sin duda es del Ministerio. En este caso puntual, existe una responsabilidad compartida, porque si uno revisa los documentos firmados en lo que hace al estudio de impacto territorial, está claramente establecido este pasaje, esta situación, donde la propia Intendencia, el 10 de mayo de 2019, se hace cargo de la expropiación, tema acordado previamente para que esto no aconteciera. Lo que sí surge de ahí es que no se le dio continuidad a este compromiso asumido por parte del gobierno departamental de la época con respecto al proyecto en su totalidad. Eso hoy nos trae aparejadas dificultades en lo que hace a intervenciones de nuestra parte porque quien quizás haya estado haya sido la propia empresa buscando subsanar de buena forma, pero no nos parece que sea el procedimiento oportuno desde el punto de vista de que hubo una instancia de conciliación hasta en la vía judicial. Entonces, si usted me pregunta hoy, desde el Ministerio, no estoy afiliado a resolver el tema porque entendemos que no nos corresponde, claramente y de acuerdo a la documentación que tenemos. Sí estamos dispuestos a colaborar dentro de lo que sea un ámbito de conciliación; quizás, con esta propia comisión a través de gestiones que podamos hacer de buena fe de las partes, de gobiernos departamentales, Parlamento, Ministerio, porque no se trata de sacarle el

cuerpo a la jugada, pero no nos parece competente que haya algo que debió hacerse y no se hizo. Y esto no es con ánimo de cargar, sino de colaborar, y si la instancia de reparación de la vivienda, del mejoramiento, de conciliación con la familia requiere de algún aporte del Ministerio, vamos a entendernos, en una obra de esta magnitud, creo que nadie va a dejar de lado la posibilidad de conciliar. Lo que no me gustaría sería que nosotros tomáramos un papel protagónico, porque en ese caso nos haríamos responsables de un tema que no nos compete. A ver si así queda claro; lo digo así para que quede claro. Es eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy claro.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- En la misma línea en que acaba de responder el ministro al diputado Tierno, me gustaría hacer una acotación, porque cuando se inició el proceso, AFE entregó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la concesión de la vía de Montevideo hacia el punto terminal. En este sentido, en su momento AFE informó al Ministerio de Transporte, porque había muchas viviendas que estaban en la faja de vía, propiedad de AFE, con problemas. ¿Eso está subsanado o todavía existen problemas en virtud de decenas, pero decenas de viviendas que estaban al borde de la faja de vía y otras invadiéndolas, muy próximas a la traza? Recuerdo con claridad lo que voy a decir a continuación porque en ese momento estábamos integrando el directorio de AFE: cuando nos retiramos, en octubre de 2018, el gobierno de la época había planificado y previsto como máximo 225 padrones a expropiar. Ese era el máximo. Y usted acaba de citar ahora 1.000. Quiere decir que allí hubo un desfase y me gustaría saber si eso fue lo que provocó el retraso de todas las obras.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo voy a responder una parte; lo que hace a las viviendas quizás pueda responderlo con mayor precisión el equipo que me acompaña.

Con respecto a los retrasos y expropiaciones -creo que en alguna oportunidad lo hablamos acá-, se había comprometido el Estado uruguayo a la entrega de los padrones en diez días, en fin, todo aquello que ya sabemos y en lo cual insisto, pero si lo pregunta lo vuelvo a decir. Obviamente, también hemos dicho públicamente muchas veces que teníamos un proyecto que si uno lo mira desde el punto de vista de la ejecución de la obra pública del Ministerio de Transporte no era un proyecto. Para mí era un anteproyecto, porque los proyectos ejecutivos definitivos hasta el día de hoy los estamos terminando. El acceso a Montevideo estaba firmado, pero era una idea general que era el trazado, una idea general como estos casos, una expropiación, pero el proyecto ejecutivo definido, detallando lo que hay que hacer en cada intervención de Montevideo lo empezamos a encarar seriamente el año pasado, desde que estoy al frente del Ministerio con la intendenta, directamente, y con un equipo cercano a ella en el que nos pusimos a trabajar para llegar a una solución, que era el objetivo de todo el sistema político en general. O sea que mal puedo decir que había un proyecto. Yo no tomo eso como un proyecto. Capaz que desde el punto de vista de ingeniería me dirán lo contrario. Yo, cuando licito una obra, tiene que estar el proyecto. Si no, no puedo firmar un contrato. Y cuando digo "firmar un contrato" tiene que haber, en un proyecto de esta magnitud, audiencias públicas previas y no posteriores; estamos jugando el partido de atrás. Esa es la verdad. Y digo esto sin ningún otro ánimo que no sea aclarar entre nosotros, como corresponde, acá, porque todos somos parte, unos más y otros menos. Todos tenemos nuestros errores y aciertos. Creo que la idea original fue muy buena; quizás la necesidad o el impulso de la industria nos llevó a actuar más rápidamente de lo habitual en una obra pública y cometimos errores. Se cometieron como Estado uruguayo. Tenemos que solucionarlos. Lo hemos hecho de la mejor manera posible, articulando con todos los actores. Debo reconocer que en todas las intendencias hemos constatado una muy

buena voluntad, de parte de los cuatro intendentes, para poder resolver los temas, más allá de que muchos de ellos quizás no fueron los firmantes en su momento y que hoy existe un compromiso documental que no todos quisieron asumir en primera instancia…

(Interrupción del señor representante Martín Tierno)

——Bueno; en general sí. Y también tuvimos algunos otros temitas en los otros dos departamentos que usted menciona. Pero, digo, todos hemos puesto la mejor buena onda para que el ferrocarril circule. ¿Que ha traído retrasos? Sí; ha traído retrasos. Nosotros tuvimos que firmar una adenda el año pasado como consecuencia de la situación inicial, y ha tenido retrasos que llevaron a la postergación de la obra. Y, bueno, puede surgir alguna otra negociación de último momento que estamos analizando permanentemente en la medida en que la obra avanza. Hay temas que competen al Estado, ya sea a nivel nacional o departamental. Después, hay dificultades como en cualquier obra, como impedimentos por razones de tiempo, de clima, bueno, lo tradicional en una obra pública.

Eso es un poco lo que le puedo informar en cuanto a lo que usted planteaba respecto a los tiempos, que ha traído como consecuencia las cosas que ya mencionamos y que fueron producto de la adenda del año pasado que cambió la finalización.

Con respecto a lo de las viviendas, creo que, como dijo el ingeniero, se han ido solucionando los problemas. No sé si hay alguna a la que no se le hayan solucionado sus problemas; ahí se me escapa un poco el detalle.

SEÑOR CEITER (Luis).- Con relación a las viviendas, hicimos algunas modificaciones finales al proyecto; el acceso a los talleres de Peñarol, por ejemplo, implicó que la obra que estaba prevista en doble vía, tuviéramos que eliminarla porque hay casillas habitadas por exfuncionarios de AFE a los que no saca nadie, porque ahí no hay alquiler. Estamos haciendo un relevamiento para tratar de conocer cuál es el estado de la propiedad inmobiliaria del ferrocarril uruguayo. No sabemos. Hay cosas construidas por todos lados; grandes naves industriales. Y dice algún empleado de AFE: "Sí, pero este predio es de AFE y este fue un acuerdo". Hay algunas cosas que están en uso; otras, están abandonadas. Hay tremendos galpones por todo el país; hay gente viviendo por todos lados, que no sabemos bien bajo qué régimen: algunos son empleados de AFE; otros lo fueron; en otros casos lo fue un pariente.

En algún caso, con relación al proyecto -ante la pregunta del diputado lo digo- tuvimos que eliminar una vía y decirle al consorcio "Bueno, ta, eliminá las dos vías; construí una sola, pero esta persona que siga viviendo ahí porque, si no, nosotros no hacemos la obra", porque hay casos como este que mencionábamos hace un rato en los que empiezan los problemas dominiales y no es un proceso que voy y expropio, o planteo un realojo, porque ahí hay una serie de impedimentos legales, bah, "impedimentos", de situaciones legales que hacen que un proceso de ese tipo lleve mucho tiempo. Y la gente está viviendo ahí. Tampoco es algo de fácil solución. No es un comercio que está instalado, que voy y lo saco. No; se trata de gente que está viviendo ahí desde hace treinta o cuarenta años. Hay una situación todavía bajo estudio para ver cuál es el panorama general de las propiedades y, en algunos casos, de familias que están viviendo en propiedades que en algunos casos son públicas.

En el caso de Sarandí Grande, vimos en la transcripción de la comparecencia de los señores vecinos que hubo algunos comentarios con relación a algunos eventos que habían tenido lugar allí, en la etapa de obra. En Sarandí Grande tenemos una obra nueva, un *bypass*, un desvío. El proyecto tiene algunas cosas que nosotros hemos tomado porque fue en las fases iniciales de la administración anterior, pero algunas

poblaciones plantearon la conveniencia de sacar el trazado ferroviario de adentro del pueblo, de la ciudad, y en algunos casos se acordó, Sarandí Grande y Santa Lucía. En otros casos, el proyecto Durazno, Florida, Las Piedras, Montevideo, pasa por adentro de la ciudad, por donde estaba la vía. En tres millones y medio de uruguayos podríamos todos tener diferente opinión. Nosotros entendemos que con relación a Durazno fue proceso de las discusiones y de los estudios que se hicieron en la época de esa toma de definiciones.

En Sarandí Grande, particularmente, lo que se planteó en la Comisión es algunos eventos que ocurrieron, de descarrilamientos, la verificación de alguna falla de algunos durmientes. La responsabilidad nuestra es que funcione un proyecto que tiene unos niveles de construcción absolutamente sofisticados en algunos componentes, particularmente en el caso de los durmientes y de los rieles, y de la señalización. A este respecto, se está haciendo un proyecto con tecnología de punta a nivel mundial.

Para abundar un poco, este es un proyecto que desde el punto de vista de los durmientes, de la soldadura de rieles, del sistema de señalización y del material rodante que va a utilizar el operador ferroviario de UPM estamos a niveles europeos de primera, no en cuanto a la velocidad, pero sí para lo que implica para trenes de mercancías. El proyecto tiene más de 500.000 durmientes de hormigón, para cuya fabricación se instaló una planta de tecnología de estado del arte -como decimos en ingeniería-, una planta especializada, en Uruguay, sometida a todos los procesos de control de calidad de cualquier fabricación industrial de cualquier cosa. Eso no quita la posibilidad de que haya algunos elementos que puedan entrar en falla, que eso es parte de un proceso de fabricación industrial. La planta está dotada de todos los elementos de control de calidad, como puede haber en cualquier planta de fabricación de durmientes de primer nivel tecnológico en el mundo. Y, obviamente, en la medida en que se detectan elementos que entran en falla hay todo un procedimiento de reposición, de sustitución, que es lo que va a ocurrir acá, en caso de que efectivamente haya habido fallas en alguno de esos durmientes.

Con relación a los descarrilamientos que se dieron en esa zona, lo que tenemos que tener en cuenta es que el proceso constructivo en el entorno del centro operativo de Florida hacia el norte y hacia el sur prevé la circulación de trenes de construcción, que son trenes que transportan los rieles soldados -de más de doscientos metros, soldados- y trenes que transportan toda la piedra. ¿Por dónde hacen el transporte? Por una vía que está en construcción, que no es la vía en las condiciones geométricas definitivas, sino que está en condiciones solamente para la circulación de esos trenes a muy baja velocidad y que, en un proceso constructivo, pueden ser objeto de desplazamiento que sea lo que provoque los descarrilamientos. Digo esto para trasmitir que esa no es la condición final de la vía, porque en la comparecencia se planteó qué podemos esperar si hay descarrilamientos, si descarrila un tren con productos químicos. Y, ¡bueno!, no estamos hablando de la misma vía. La vía en operación tiene que cumplir con una serie de parámetros tecnológicos muy sofisticados, que está constantemente bajo supervisión, y la circulación de los trenes tiene que estar hecha bajo los parámetros de diseño de la vía y de operación ferroviaria. El riesgo asociado a transporte de mercancías peligrosas, que son los productos químicos, por ejemplo, es el mismo que tenemos asociado en cualquier lugar del mundo a la hora del transporte de mercancías peligrosas en cualquier medio de transporte, en camión, en barco, en tren, en tuberías. Es obvio que hay riesgos asociados; cada tanto tenemos algún vuelco de algún camión de combustible o de productos químicos. Hay todo un sistema de contingencia instalado a través del país mediante el Sistema Nacional de Emergencias, la Dirección Nacional de Bomberos, que opera bajo procedimientos preestablecidos en el caso de que exista una contingencia de

ese tipo. Obviamente que esto también está estudiado para el futuro sistema ferroviario, la eventualidad de un accidente con mercancías peligrosas está estudiada y está amparada en los procedimientos del Sistema Nacional de Emergencias y de la Dirección Nacional de Bomberos como lo tenemos para el sistema vial nacional, como lo tenemos a través de la Prefectura Nacional Naval para la navegación fluvio marítima o como lo tenemos a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica para el transporte aéreo, o incluso, para el caso de tuberías, otra modalidad de transporte que también tenemos en Uruguay.

Este mensaje es para trasmitir que los parámetros asociados a la operación ferroviaria y sus riesgos están debidamente analizados; inclusive, van a ser objeto de nuevos documentos que tienen que ser presentados en la fase final del proyecto y previo al inicio de la operación ante el Ministerio de Ambiente, que es lo que se llama el Plan de Gestión Ambiental de Operación del Ferrocarril, que es un compromiso del Estado, del gobierno, como titular del proyecto, al cual van a tener que adherir cada uno de los operadores ferroviarios que operen en la red -el primero de ellos va a ser el operador de UPM, el siguiente nuestra transportadora ferroviaria de propiedad pública-, en que los mecanismos de seguridad están incorporados. Esto con relación al tema de Sarandí.

Voy a abordar el tema que se planteó acá respecto a la solución de trazado en la ciudad de Durazno. Compareció el ingeniero José Zorrilla con alguna idea que trasladó a la comisión. Respecto a su comparecencia me permito hacer algunos comentarios de índole personal para ubicar la opinión que tenemos respecto al planteo que se le hizo a la comisión. Yo tuve el privilegio de trabajar ocho años con el ingeniero Zorrilla en su empresa; fui el gerente de consultoría del ingeniero. El ingeniero Zorrilla mencionó en su comparecencia el caso de la terminal logística del puerto de M'Bopicuá donde la doctora Soler brindó la brillante solución jurídica que permitió que existan hoy en Uruguay instalaciones portuarias privadas, lo cual requirió un estudio muy profundo porque estaba involucrada la Constitución de la República y se pudo resolver la situación de una empresa privada que planteaba al gobierno nacional hacer un puerto, una cosa tan sencilla como esa; bien, encontramos que eso nos abría un mundo de problemas, que requirió que la Asamblea General tuvo que declarar habilitados los puertos de la República en el año 2000 a raíz de lo que descubrimos por el puerto de M'Bopicuá. Reitero que la doctora Soler fue quién encontró el andamiaje jurídico para resolver esa situación. Yo trabajé con el ingeniero Zorrilla en ese proyecto como coordinador técnico administrativo. El ingeniero Zorrilla fue el director de todo el proyecto desde la etapa de la idea hasta que el puerto de M'Bopicuá comenzó a funcionar cinco años después. Refiero acá el tema de las ideas por lo que llamamos en ingeniería y en estas cuestiones técnicas el ciclo de los proyectos. Todos aprendemos en la Universidad que los proyectos tienen ciclos que comienzan con la etapa de identificación de ideas. Después pasan por los anteproyectos, proyectos y luego viene la factibilidad y la ejecución.

Lo que quería transmitir es que lo que se presentó en la comisión no es un proyecto de un *bypass* de Durazno; es una idea establecida en un plano, que cualquier ingeniero del cuerpo ingenieril del Uruguay puede plantear. Yo también soy docente de la Facultad de Ingeniería, tengo el privilegio de ser el jefe del Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República. Soy docente desde el año 1998. Soy el jefe del departamento desde unos días antes de la pandemia, que me complicó bastante la vida. Soy titular de una cátedra, pero he estado vinculado a la cátedra de proyectos también desde el inicio. Digo esto porque quiero transmitir que lo que se presentó en la comisión dista mucho de ser un proyecto de ingeniería, pero entendemos que fue considerado en la etapa de definición previa del proyecto y se cotejaron los costos asociados a un eventual *bypass* de la ciudad de Durazno sin

estudios de ingeniería asociados. Acá se habló de mitigar los efectos de cambio climático, el nivel de la vía, esos son temas muy complejos. Estudiar hoy por ejemplo una desviación del trazado ferroviario en Durazno tratando de interferir en el régimen de inundaciones que ya es problemático del río Yí, a través de un terraplén ferroviario nuevo y de estructuras de puentes nuevas, es un estudio de años. Poder definir por donde pasar una nueva vía es un estudio que requiere años. No es decir la creciente llega hasta acá, es un tema que lleva su complejidad. Igual se hizo una evaluación económica para esa idea de trazado de cuál sería el costo de las obras básicas bajo esos parámetros, que no están validados desde un punto de vista técnico, y era un número que distaba bastante del que fue presentado en la comisión. Nuestra supervisión, que tiene un montón de técnicos ferroviarios y estructurales especializados, hizo una evaluación relativamente rápida de cuál sería el costo de las eventuales obras de un trazado nuevo y estamos encima de los US$ 100.000.000. Reitero: es una idea. Supongamos que dijéramos que lo haríamos, eso no quiere decir que sería eso lo que tendríamos que hacer. Esto requiere una serie de estudios que son complejos. El cambio climático está generando por primera vez en el país que infraestructuras que fueron hechas a fines del siglo XIX, proyectadas fundamentalmente por los ingenieros ferroviarios de la época, por primera vez han entrado en colapso después de cien años de operación. Se han verificado algunos puentes de la red vial nacional que han tenido eventos de inundación; han dejado troncos arriba de las estructuras de los puentes donde nunca hubo antes. Es un tema filosófico: es el cambio climático o es la geología de las cosas que ocurren cada miles de años que no necesariamente están sujetas al cambio climático. Eso no lo sabemos bien. Con esto quiero trasmitir que este tipo de decisiones son complejas y llevan tiempo de estudio. El proyecto del Ferrocarril Central estuvo supeditado a ciertos tiempos de implementación que en algunos casos no hacían viable tomar una decisión.

Después que opinemos sobre si hubiera sido mejor pasar por adentro de Durazno o no, eso es discutible, podremos tener nuestras opiniones. El proyecto que está planteado hoy es este y tenemos la responsabilidad de responder por él.

El puente del río Yí, que es un punto emblemático del trazado ferroviario, ha sido objeto de múltiples discusiones y estudios. Hubo una contrapropuesta con el proyecto avanzado por parte del consorcio contratista. La solución que se está implementando en el día de hoy preserva el trazado preexistente, pero con la incorporación de una estructura metálica interior más ancha que la actual, por lo cual hay que desmontar el puente actual y hacer un revestimiento externo con el puente actual para mantener la fisonomía de la estructura que existía. Es una solución rara, pero es la que se acordó para mantener el valor testimonial de la estructura resistente del puente del río Yí, en Durazno.

Otro de los puntos que vimos importante en la comparecencia y que debe ser aclarado porque participamos en audiencias públicas y todo un proceso, que genera toda una serie de inquietudes en la opinión pública, y queríamos transmitirlo con precisión acá, es el que tiene que ver con la eventual operación temporaria, una vez que la planta de celulosa esté en operación, de camiones en la Ruta N° 5 para el transporte del producto de la planta de celulosa, que va a ser celulosa, y el abastecimiento de insumos de productos químicos y combustibles desde la terminal especializada del puerto de Montevideo hasta la planta. Dado que con los plazos de implementación del proyecto del Ferrocarril Central más la etapa que llamamos de puesta en servicio o *commisioning* que es la palabra que se usa en inglés, del entrenamiento, personal, del material rodante, una vez que la vía está terminada, al otro día no anda un tren encima. En Europa, hay vías de esta característica -esta es una vía diseñada con normas europeas- y ese proceso de puesta en servicio lleva alrededor de un año. Acá hemos tenido intensos procesos de

negociación con el futuro operador ferroviario que nos pregunta: "¿Cuándo nos vas a entregar la vía?" Nosotros le decimos: "Esperame un poco que la vía no está pronta, pero el día que te la entregue, necesito que la operes rápido". Entonces, estamos en eso del huevo y la gallina: ellos nos piden la vía, nosotros no se la podemos dar, pero le decimos que el día que se la demos necesitamos que empiece a operar rápido. Han logrado ajustar un cronograma de esos que llevan un año para hacerlo en tres meses. Desde hace varios meses tienen a 26 personas en Europa entrenándose en locomotoras. Hicieron cursos acá en Uruguay, después se los llevaron a Europa y culminaron los cursos teóricos en ese continente. Dieron los exámenes y una vez que los aprobaron los empezaron a entrenar en locomotoras. Están haciendo circular locomotoras en Europa para ir ganando ese tiempo que no tenemos acá. Esto significa que cuando tengamos la vía operativa probablemente UPM ya esté produciendo celulosa. Entonces, UPM tuvo que solicitar una modificación de la autorización ambiental previa, que tiene para la planta de celulosa, para que el gobierno uruguayo le permita transportar celulosa, productos químicos y combustibles por carretera durante un período temporario hasta que el Ferrocarril Central esté plenamente operativo. Eso fue objeto de un proceso de modificación de la autorización ambiental previa, que tuvo asociado un estudio de impacto de tránsito, una puesta de manifiesto público de la información asociada a ese nuevo estudio y una audiencia pública que se desarrolló en la ciudad de Florida hace dos o tres meses, a la que asistimos como Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque éramos parte esencial de la solicitud de la modificación por cuánto lo que se va a utilizar es la Ruta N° 5.

La situación de la Ruta N° 5 nos preocupa sustantivamente desde el punto de vista del tránsito porque las características del tránsito han mostrado que la infraestructura vial requería intervenciones desde hace muchos años. Nosotros llegamos a la Administración y nos encontramos que no había nada previsto para la Ruta N° 5, sin o con UPM. Hay altos niveles de tránsito, niveles de servicios que son los parámetros técnicos que usamos para evaluar la calidad del tránsito ya en fase de compromiso, no en fase de congestión, pero sí que requiere una atención, pasajes urbanos de la ruta en ciudades donde la situación es compleja, y la incorporación permanente de tránsito pesado en forma sostenida, en algunos casos de forma descoordinada como todo el tránsito que vemos en la Ruta N° 5, de los pinos, que no fue objeto de ninguna autorización ni estudio. Los camiones aparecieron ahí y ahí están. Eso llevó a que, independientemente de la situación de UPM 2, el Ministerio tomara la decisión de que la Ruta N° 5 tenía que ser duplicada hasta Durazno en forma acelerada. De hecho, estamos en ese proceso a través de diversos mecanismos de ampliación de concesiones, de ampliación de contratos de mantenimiento, de licitaciones públicas bajo nuevas modalidades de financiamiento, en el proceso ya de construcción de la doble vía completa desde donde existía doble vía, casi llegando a Canelones, hasta la ciudad de Durazno. Esa duplicación de la ruta no va a estar culminada probablemente para cuando empiece a operar la planta de celulosa y, en función de las condiciones que van a estar presentes durante ese período transitorio de transporte de celulosa e insumos por la Ruta N° 5, se hizo un estudio de impacto de tránsito, que es el que solventa la solicitud que hizo la empresa UPM a la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental (Dinacea) para que el Ministerio de Ambiente habilitara una modificación de autorización ambiental previa y el transporte temporario por la Ruta N° 5.

Acá se habló de 600 camiones por día, que eso va a hacer colapsar la ruta y que no se va a poder circular. La realidad es que no es ese el número. El número real es el siguiente. La celulosa que se va a transportar son 6.000 toneladas por día en una base regular, 24 horas del día. Eso significa 200 camiones por día en cada sentido,

200 camiones cargados hacia el sur y 200 camiones descargados hacia la planta. Eso da un orden de 7 a 9 camiones por hora, eso es un camión cada 8 minutos. Ese dato es importante tenerlo en cuenta para saber cuál es el impacto adicional de esos camiones en la Ruta N° 5. Desde el punto de vista del tránsito -yo soy ingeniero de transporte, mi formación es esa- es casi insignificante. La situación de presencia de camiones hoy en la Ruta N° 5 hace que incorporar un camión cada 8 minutos no vaya a cambiar las condiciones de circulación de la Ruta N° 5. Yo no voy a demorar más en viajar desde mi casa en Progreso a Durazno porque UPM transporte los 200 camiones por día. Voy a demorar lo mismo. Eso está estudiado y evaluado desde el punto de vista de estos parámetros que se llaman el nivel de servicio que tienen toda una metodología de cálculo. Adicionalmente a los camiones de la celulosa, podría haber picos máximos del orden de 280 camiones por día, en el caso en que existiera alguna situación de irregularidad en el abastecimiento y para recomponer los flujos de llegada de la celulosa a la terminal especializada del puerto de Montevideo. La empresa tiene evaluada la posibilidad de eventos, pero que son puntuales, de un día, con hasta 200 camiones por día. La media son 200 camiones por día de celulosa más 25 camiones por día de insumos químicos y combustibles desde el puerto de Montevideo hasta Durazno. Eso da un orden de uno o dos camiones por hora. Reitero: el impacto de estos 220 o 250 camiones por día en cada sentido sobre la Ruta N° 5 no modifica su régimen operativo hoy, que no es bueno, no es el deseable y por eso la estamos duplicando. Ese régimen no es sostenible a largo plazo porque aumenta el tiempo de viaje y eso tiene un costo para la sociedad, aumenta los costos de operación de los vehículos, que es un costo que también asume la sociedad. Por lo tanto, va en contra de los parámetros de crecimiento económico y de calidad de vida de la población. Es por eso que duplicamos la ruta. Es por eso que el Estado pone el dinero de todos contra un beneficio que obtiene, disminución del tiempo de viaje, bajando los costos de operación. Por eso estamos duplicando la Ruta N° 5 porque no está funcionando en condiciones aceptables. Pero los camiones adicionales de UPM durante un período máximo que se va a autorizar de 6 meses no van a implicar que la Ruta N° 5 pase a ser más intransitable de lo que es hoy. Este es el mensaje que queríamos transmitir y que no estamos hablando de los 600 camiones.

Otro concepto que se manejó bastante en la audiencia pública tiene que ver con el aspecto tecnológico. Si bien estos son camiones que se incorporan durante un tiempo transitorio a una carretera que está operando en condiciones no deseadas, donde tenemos la operación de otros camiones que son los camiones famosos de pinos -si la cosa fuera dificultosa, llegado el caso, tendríamos que regular la circulación de estos camiones-, estamos hablando una flota que va a mover celulosa y productos químicos y combustible que tecnológicamente es superior a la flota de camiones que circulan el país. Estos son camiones que el régimen de aceleración y desaceleración, de frenado, las condiciones de seguridad en ese vehículo, están mucho más desarrollados que el de la media de los camiones que circulan en el país. Desde ese punto de vista, tenemos la garantía de que estaremos incorporando en forma transitoria al funcionamiento de la Ruta N° 5 una serie de camiones de una flota que va a tener condiciones de operación sustancialmente diferentes y superiores a la de mucho de los vehículos que vemos operando en la red vial en general en todo el país. Además, esos vehículos están monitoreados. Las plantas de celulosa tienen centros de control de gestión de tránsito que monitorean camión a camión. Cuando lo cargan de madera, aparece registrada en el peso del vehículo, tienen balanzas incorporadas. Son sistemas muy sofisticados y no es lo normal en nuestro país.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- ¿Cuando se habla de camiones, son camiones o son viajes, porque es diferente la cantidad de camiones que vamos a tener sobre la ruta?

¿Cuándo se estima que esté pronta la vía? Eso también va a depender de cuándo se termine la construcción de la doble vía de la Ruta N° 5. Hoy tuve cuatro paradas justamente por estar en obras la Ruta N° 5 y son entre 25 y 30 minutos más que me llevó venir aquí en un auto. ¡Imagínense en un camión! Se están cortando árboles al lado de la ruta, se está haciendo la obra, se está acopiando material. Todo esto puede llevar a que ese lapso de 7 u 8 minutos haga que los camiones se empiecen a juntar.

Por último, deseo saber cuándo va a estar terminada la doble vía.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a la primera pregunta, son 200 viajes para acá y 200 viajes para allá. Es lo que se estima en una producción que no necesariamente está confirmada por UPM, que se incorpore inmediatamente al comienzo de la industrialización. Eso es bueno aclararlo porque ya sabrán que UPM postergó hasta el primer trimestre lo que estaba previsto que se empezara a industrializar este año. Tenemos conocimiento de que puede haber una posible postergación en lo que hace al comienzo efectivo de la circulación de la celulosa. Eso nos va a ayudar en la preocupación que plantea el señor diputado.

Con respecto a la obra pública sobre Ruta N° 5 con lo que va a suceder cuando esté UPM en funcionamiento, lo que se está haciendo en esta primera etapa de construcción así acordado en los cuatro contratos que tenemos en ejecución es tratar de afectar lo máximo posible en esta etapa y no en la siguiente. Por eso es el corte de árboles en la faja, por eso es el trabajo en los lugares en que van a confluir ambas rutas. Y trabajar mucho en esa etapa de transición en lo que es la faja donde tenemos mayor disponibilidad sin afectar la actual. Me refiero a trabajar en ese momento de transición en la faja sin afectar la ruta actual. Hemos dejado una programación para que no se complejice la obra con el transporte.

Creo que los tiempos que se están perdiendo hoy, que todos reconocemos, van a tener un cambio y quizás sea inexistente en lo que refiera a cortes, cuando esté sucediendo esto, que será a partir de abril o mayo o julio.

Lo que mencionó el ingeniero Ceites al pasar es un plan B que estamos analizando por si encontramos en algún momento una sobrecarga no prevista de acuerdo a los cálculos, que es orientar algún tipo de transporte en horario definidos que tenemos identificados a través de los puestos de peaje, para poder ordenar y marcar horarios de tránsito favoreciendo los más aliviados. Eso es lo venimos hablando porque los productores de pino, que están exportando, tienen cierta vinculación en algunos aspectos con lo que está relacionado a UPM. Entonces, les hemos advertido, si hay una sobrecarga, quizás tengamos que a los pinos darle un horario que no sea el más complejo.

Obviamente, esto lo vamos viendo en la marcha.

Con respecto al ferrocarril, está acordado el 24 de mayo, en la adenda que se firmó. Pueden surgir cosas que no estaban previstas. El año que viene, entre octubre y noviembre, tenemos que terminarlo. Vamos a hacer esfuerzos para que sea lo antes posible. Esto no quiere decir que esté circulando al día siguiente el ferrocarril.

También estamos analizando con UPM y el propio consorcio que en algún momento quizás se pueda hacer ese plan operativo de práctica encima de las vías en algunos

tramos que estén habilitados en forma integral con esos operadores que se están capacitando en el exterior.

Quizás en marzo podamos dar un panorama más preciso porque siempre surgen cosas que no prevemos.

La doble vía se va a terminar en el período, no antes, vamos a tener tramos habilitados antes, en algunos casos ya venimos más acelerados. El caso de Durazno, estimo que el año que viene vamos a tener hasta 15 kilómetros habilitados en los dos sentidos.

En el caso de Canelones, en el primer tramo se hizo un contrato como consecuencia de la concesión, ahí lo más complejo es justamente la intervención en la ciudad de Canelones, se está haciendo un puente en donde quedará una obra de infraestructura digna de resaltar como país porque habrá rotondas aéreas, intercambiadores viales, tren por debajo. La verdad es que el acceso a Canelones será una fotografía muy interesante de primer nivel mundial. Además, estamos resolviendo el acceso de tránsito pesado. Esto generó un intercambiador más. Lo charlamos con el intendente y su equipo en su momento, y será una obra muy interesante.

Algunas conexiones en Paso de los Toros se habilitarán a fines de febrero, que tienen que ver con el nuevo Puente Centenario, que tenemos pensado inaugurar en la segunda quincena de enero. Eso va a alivianar porque vamos a tener un nuevo puente sobre el Río Negro.

Estamos trabajando con otro intercambiador que tiene que ver con la conexión de la Ruta N° 62 y la N° 5 para poder conectarla a la N° 11 en lo que es un *bypass* de la ciudad de Canelones con una rotonda y una seguridad vial que hoy está complicada. Ya casi se está finalizando el proyecto ejecutivo y lo vamos a inaugurar a fin de año o a principios del año próximo.

Pasado mañana vamos a estar en Sarandí Grande, en Florida y en Mendoza con audiencias públicas para comunicar los proyectos ya finales, y todos se van a soluciones viales que mejoraran los tiempos. Cuando uno resuelve temas de intersecciones, ayuda.

Todo lo que refiere a *bypass* en nuestra Administración lo vamos a hacer. Es más si yo hubiera estado en esa etapa le hubiese puesto mucho cariño a todo esto para ver si podíamos cerrar los procesos que dice el ingeniero, porque son temas vitales. En lo vial si podemos porque estamos con un mayor ejercicio de proyectos y de trabajos previos que nos permiten avanzar.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- En 2018, en el directorio de AFE, cuando estaba prácticamente liquidado el anteproyecto del Ferrocarril Central, planteamos un plan de contingencias para las cargas y los pasajeros. Pero muy especialmente lo planteamos para las cargas, teniendo en cuenta que esta vía es categoría 3, europea, que acá nunca hubo. Entonces, nuestro material rodante tenemos que ver si lo podemos adaptar a esta nueva vía. Mi pregunta es si desde aquel momento hasta ahora hubo algún avance, porque por ejemplo capaz que tenemos que cambiar todos los *bogie* de nuestro material rodante, locomotoras, vagones, etcétera, porque los propios operadores que van a estar circulando en UPM van a decir: "No, usted no puede ingresar a esta vía". Esto va de la mano con la recuperación de nuestra operadora y otras operadoras que quieran ingresar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un tema muy delicado; lo estamos evaluando. El proyecto del Ferrocarril Central fue planteado con una serie de requerimientos muy modernos, pero genera en esta situación de que la

adaptación del material rodante existente en el país y la eventual incorporación de nuevos operadores ferroviarios al sistema está supeditada a esos requerimientos que son de tecnología de punta. Hoy tenemos varios frentes de estudio con relación a esto. Uno es la eventual adaptación del material rodante nacional que hoy está en la empresa SELF de propiedad pública más el material rodante de pasajeros que está en AFE, que estrictamente no cumple con los requerimientos tecnológicos del Ferrocarril Central. Entonces, hay evaluaciones sobre que se requiere para adaptar eventualmente se material rodante para que pueda operar en las condiciones operativas del Ferrocarril Central, y estamos analizando las implicancias de esos costos versus las alternativas que pueden existir, porque puede existir la alternativa de que nuestro material no sé adaptable o sea tan caro de adaptarlo que convenga más buscar un procedimiento para incorporar nuevo material rodante, que no quiere decir material rodante nuevo, pero que si pueda cumplir. Es uno de los frentes que está a estudio, pero todavía no lo tenemos definido.

Por otro lado, tenemos planteos de otros potenciales operadores ferroviarios privados que nos están consultando acerca de la viabilidad de que puedan operar en las vías del Ferrocarril Central locomotoras nuevas, pero fabricadas por otros fabricantes que no necesariamente cumplen estrictamente con los parámetros ambientales de las resoluciones originales del proyecto de Ferrocarril Central. Estamos trabajando ese tema con Dinacea porque ha habido alguna liberación de requerimientos por este problema. Todavía no lo tenemos el todo estudiado. Quiero aclarar este concepto porque es casi un trabalenguas. El Ferrocarril Central es una vía que va de Montevideo a Paso de los Toros con unas características geométricas propias de una vía nueva, pero después va a continuar en el resto del sistema ferroviario nacional. En algunos casos ya tenemos intervenciones realizadas, como la línea de Rivera. Estamos tratando de analizar los requerimientos de otras líneas: Salto, el litoral, Fray Bentos, Minas, Río Branco. Pero no necesariamente van a tener las características geométricas de la vía del Ferrocarril Central, las pendientes, las curvas, toda esas cosas van a seguir siendo tan el viejo ferrocarril uruguayo. Entonces, sumado al hecho de que la carga por eje admitida en el ferrocarril central es superior a la carga por eje que tenemos en el resto del sistema ferroviario nacional, es viable pensar que otros operadores ferroviarios encuentren la justificación técnico- económica para su material rodante con otras locomotoras que no son las mismas locomotoras que van a operar la celulosa de UPM. Esas locomotoras diferentes tienen condiciones tecnológicas que puede que no estén cumpliendo los parámetros que estamos requiriendo para el Ferrocarril Central. Eso no se está metiendo en este momento en un análisis para no inviabilizar el resto del sistema ferroviario. Tiene una complejidad grande; una serie de decisiones que hubo en torno al Ferrocarril Central que las estamos analizando para que el modo ferroviario operé en su conjunto en el futuro y no que tengamos una vía aislada que puedan estar conectada al resto del sistema.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- El tema comunicación es central. Usted lo desarrolló anteriormente. Y se está instalando y se va a continuar el sistema de comunicaciones propio, firmado por contrato, y que hay que cumplir.

Pero en su momento AFE hizo una inversión muy importante entre los años 2014 y 2015, en un sistema de comunicaciones para dejar el tradicional sistema inglés de comunicación de información del uso de la vía para pasar a algo satelital. ¿Esos dos sistemas van a convivir o habrá un sistema solo?

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Me queda la preocupación sobre los criterios de autorización de los operadores sobre la vía férrea, que es responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, es quien debe otorgar las autorizaciones pertinentes, de la misma manera que los

conductores que se están especializando en Europa: llegado el momento tiene que haber una habilitación por intermedio de la parte legal de lo que implica el transporte ferroviario.

En lo que tiene que ver con la nueva vía y con el material que hoy tiene AFE, seguramente es vetusto, con mucha fatiga, y de pronto con situaciones de mantenimiento que no son las adecuadas. Eso puede implicar no tener una velocidad adecuada para los tiempos que la vía va a ocupar en base a eventuales situaciones complicadas. No creo que tengan que ver las toneladas por eje puesto que si en el Ferrocarril Central las toneladas por eje son mayores, si es un tren que tiene menos toneladas por eje debería circular en condiciones correctas.

De pronto, quiero establecer que quizás haya una segregación de una vía determinada, de los 273 kilómetros de Durazno a Montevideo, con las otras vías del litoral o de Rivera. Cuando en algunos lugares puede circular un tipo de material rodante y un tipo de material tractivo, en el otro indudablemente no. Me parece que se perfila este elemento como de discriminación de qué circula por cuál o tal vía. Esto también será una limitante para operadores que pretendan circular por allí. Solamente este trayecto del que estamos hablando limita y concentra demasiado la circulación en base al resto de las vías que tenemos en el resto del país.

SEÑOR CEITER (Luis).- El tema es complejo, y pido disculpas, porque uno a veces explica y no deja clara la situación. Respecto al sistema de comunicación, ahí tenemos un problema. AFE había intentado incorporar un sistema nuevo, hizo una licitación hace varios años, adjudicó, se incorporó la empresa, se instaló el sistema y el sistema nunca funcionó. Hace un par de meses, logramos descubrir todo el entramado y la historia y cuánto costó porque nada de esto sabíamos. Costó más de US$ 5.000.000. En los últimos meses, colaboramos con recomponer las relaciones de AFE con el proveedor, porque no había ni contacto. Se hizo un proceso de negociación para que el proveedor culmine la adaptación del sistema y que sea operativo. Lo que se nos informó fue que en el medio del proceso hubo un cambio en el software y eso inhabilitó el sistema. No sabemos los detalles técnicos, pero esa es la explicación que hemos recibido. A través de una negociación desarrollada en los últimos meses, colaborando con AFE, estamos trabajando en poner el sistema operativo.

Ahora, este es un sistema diferente al del Ferrocarril Central. El del Ferrocarril Central está desarrollado sobre una lógica europea, que fue lo que se acordó en su momento. Suponemos que fue por los requerimientos de las negociaciones de la empresa UPM con el gobierno. El siguiente paso es dotar al resto del sistema ferroviario nacional como que vamos a tratar de ir poniendo en condiciones de operación nuevamente en forma adecuada de su sistema propio y un mecanismo de interrelación entre los dos sistemas que vamos a tener en el país. Todavía no tenemos la solución tecnológica que se va a implementar, de forma tal que los operadores que operen en el resto del sistema ferroviario puedan operar en el del Ferrocarril Central. El operador de UPM del Ferrocarril Central, a priori, va a operar solo ahí, no va a salir al resto de la red. Es un operador privado, nada inválida que pueda plantearle al gobierno un permiso para abarcar otros negocios. Ahí habrá que resolver tecnológicamente la interconectividad. Pero la existencia de estos dos sistemas diferentes tecnológicamente todavía lo estamos analizando. El del Ferrocarril Central no está ni cerca de estar implementado todavía. En la fase actual estamos batallando para que el proyecto del Ferrocarril Central se culmine en tiempo y forma. En paralelo dimos está mano para que AFE pudiera poner operativo el sistema que había comprado. El paso siguiente es compatibilizarlos. Pero todavía no tenemos el tema resuelto.

Con relación a las preguntas del diputado Silveira, quizás no aclaré que los planteos que estamos recibiendo en cuanto a las locomotoras no tienen que ver con la capacidad por los pesos por eje que puedan operar. Son requerimientos que la nueva regulación del Ferrocarril Central generó en torno a las emisiones atmosféricas de las locomotoras. Pedimos locomotoras de primer mundo para el Uruguay. Si ustedes me preguntan si eso fue razonable, yo digo que no. Tampoco no pedir nada. Todos andamos todo el día en la calle. Los autos que circulan en Uruguay hacen más ruido que un tractor. Los tractores modernos en Uruguay hacen menos ruido que un auto y nosotros pedimos locomotoras de nivel europeo. Entonces, hay operadores potenciales que quieren entrar al sistema ferroviario en el Uruguay que dicen: "Mirá, hemos hecho una búsqueda de locomotoras en el mundo y nos convienen locomotoras americanas y no las que va a traer UPM al Uruguay por la ecuación económica y técnica. Pero en Estados Unidos emiten un poco más de lo que estamos pidiendo en Uruguay. Entonces, si ustedes nos dicen que ese parámetro es inamovible, tenemos que morir con las locomotoras europeas que compró UPM". Bueno, no es tan así el tema. Parece que ha habido una reconsideración de la norma, no lo tenemos del todo cerrado con el Ministerio de Ambiente, pero es por ahí que está el tema. Están hablando de locomotoras nuevas y no recicladas, pero de tecnología americana. Tienen parámetros de emisión de primer mundo, pero que no son los de alta velocidad europea, que es casi lo que vinimos a pedir en Uruguay.

Son temas delicados. Yo sé que puede sonar duro, pero es el contexto en el cual estábamos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esto nos hace pensar que quizás tengamos que revisar la normativa. Digo esto porque quizás en algún momento tengamos que hacerlo. No podemos generar la imposibilidad de que podamos ingresar con algún otro tipo de equipamiento sin cometer riesgos ambientales. Es natural que quien presente el proyecto y va a ser el operador lo haga con el equipamiento que trae. Pero hay otro tipo de cargas que le puede interesar al propio SELF en la renovación y que no tengamos que recurrir a este tipo de tecnología tan elevada, que pueda circular en la red ferroviaria central quizás a velocidad diferentes de acuerdo a las situaciones que se dan en el resto de la red ferroviaria. Y viceversa, los mismos operadores de UPM también pueden circular en condiciones diferentes en el resto de la red. Tenemos rutas primarias y rutas secundarias, con condiciones diferentes. Tenemos corredores en la red vial por el que pueden pasar determinada carga y en otros los puentes no lo permiten. En la rendición de cuentas se aprobó que la infraestructura ferroviaria pase ministerio de transporte, porque tiene una similitud en ese sentido. Nos pareció oportuno quitarle esa mochila a SELF para que pueda cargarse las pilas en lo que hace la renovación para mejorar el equipamiento y ser competitivo, que es lo que nos interesa. Estamos trabajando con el directorio de AFE en eso.

En fin, este trabajo es sin pausa y de todos los días.

SEÑOR CEITER (Luis).- En cuanto a los planteos de los vecinos, queremos trasmitir que hay todo un andamiaje del tratamiento de los aspectos sociales del proyecto del Ferrocarril Central. Puede suceder que los vecinos no encuentren los carriles que existen. El Ministerio tiene toda un área social vinculada al proyecto, que trabajó muy intensamente en las expropiaciones y realojos con la Agencia Nacional de Vivienda y el Ministerio de Vivienda. Hubo contactos permanentes con los vecinos. También tiene teléfonos de contacto. Además, el consorcio contratista del Ferrocarril Central también tiene un área de comunicaciones con todos los carriles abiertos para las comunidades. Los vecinos más activos lo conocen perfectamente y recurren permanentemente.

Todos los procesos de cortes de calle, de cambio de circulación y de transporte público el coordinado previamente con la intendencia respectiva o con la alcaldía. Sale en los parlantes y la intendencia pública, y hay teléfonos de contacto. Hay todo un andamiaje que está funcionando entre las intendencias, el consorcio constructor, el ministerio de transporte y el personal de supervisión de las obras a cargo de la corporación ferroviaria del Uruguay, que da soporte a la comunidad, a fin de dar respuesta a estos inconvenientes que los vecinos sufren. No descartamos que haya vecino que no conozcan este mecanismo, pero si existe una cantidad de mecanismos de comunicación. A través de ellos, los vecinos pueden llegar a las entidades responsables del proyecto y hacer sus planteos. También tenemos reuniones en las que participamos permanentemente todos los que estamos involucrados en el proyecto. Hasta el ministro de transporte ha tenido sucesivas instancias con los vecinos para ir resolviendo estos temas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El próximo año comenzaremos la instrumentación de un convenio firmado entre UPM y el Automóvil Club del Uruguay para la capacitación en territorio, formación en escuelas, información sobre el nuevo sistema ferroviario, la señalización, cómo se debe proceder. Es algo novedoso. En su momento, solicitamos el apoyo a UPM y acordamos en conjunto una capacitación muy interesante. A lo largo y ancho de todo el territorio nacional habrá formadores que estarán en las escuelas y en centros poblados de todo el territorio, informando del nuevo ferrocarril en el Uruguay y cómo se debe proceder ante el pasaje del mismo. En todo caso, podemos acercarles este convenio porque nos parece un tema no menor y que también va a ayudar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita del señor ministro y de su equipo.

Se levanta la reunión.

